



**Marbres et autres roches de
la Méditerranée antique :
études interdisciplinaires**

Actes du VIII^e Colloque international
de l'Association for the Study of
Marble and Other Stones used in
Antiquity (ASMOSIA)

Aix-en-Provence
12-18 juin 2006



**Interdisciplinary Studies
on Mediterranean Ancient
Marble and Stones**

Proceedings of the VIIIth
International Conference of the
Association for the Study of
Marble and Other Stones used in
Antiquity (ASMOSIA)

Aix-en-Provence
12-18 June 2006

ΛΕΥΚΟΣ ΛΙΘΟΣ

**Marbres et autres roches de la Méditerranée
antique : études interdisciplinaires**

Interdisciplinary Studies on Mediterranean
Ancient Marble and Stones

sous la direction de
Philippe Jockey

Maisonneuve & Larose
Maison méditerranéenne des sciences de l'homme

2009

Henri Tréziny

La pierre de construction à Marseille de l'Antiquité aux Temps modernes

Le projet collectif de recherche sur la pierre de construction à Marseille réunit des archéologues, des historiens, des géologues et des spécialistes des matériaux, dans le but de proposer une vision aussi large que possible de la construction en pierre, dans la longue durée, depuis la fondation de Marseille par les Grecs vers 600 av. J.-C. jusqu'au XIX^e siècle. On a mis l'accent sur les matériaux de construction (plus que sur la sculpture) et sur les matériaux locaux ou régionaux, plus que sur les pierres importées. Le marbre est donc resté en dehors de nos préoccupations ¹.

203

Les matériaux de construction les plus utilisés à Marseille anciennement ne sont pas lithiques. Ce sont sans doute le bois, dont on n'a que peu de traces, et la terre, utilisée sous forme de pisé et surtout de briques d'adobe pour les murs (murs de maison, mais aussi rempart) et de torchis pour les toitures. Marseille grecque était une ville de terre, plus que de pierre, et les principales carrières retrouvées sur le site sont des carrières d'argile.

Outre l'argile, le sous-sol de Marseille recèle plusieurs ressources minérales (Fig. 1 et 2). D'abord le *poudingue*, que l'on retrouve en abondance sur les trois collines (ou « buttes ») marseillaises, et qui est utilisé sous la forme de gros blocs pour des fondations, murs de terrassement, moles maritimes ².

Un autre matériau est utilisé pour des constructions rustiques, c'est le *calcaire urgonien* de Notre-Dame de la Garde, pierre blanche et dure, très fragmenté, qui ne convient pas à la pierre de taille. On le trouve aussi dans les îles du Frioul, face à Marseille, où il a peut-être été exploité. Certains gisements de ce matériau donnent la « pierre de Cassis », utilisée notamment pour les dallages de voie à l'époque romaine, ou plus tard pour les bordures de trottoirs.

Le seul matériau local utilisé pour la pierre de taille est en fait le *calcaire stampien* dit de Saint-Victor, extrêmement fréquent dans le bassin de Marseille. On le trouve surtout au sud du port, sous l'abbaye médiévale de Saint-Victor, mais d'autres gisements comparables existent ailleurs, notamment dans la vallée de l'Huveaune (calcaire des Camoins) et dans la partie nord de la baie de Marseille (calcaires de l'Estaque).

H. Tréziny

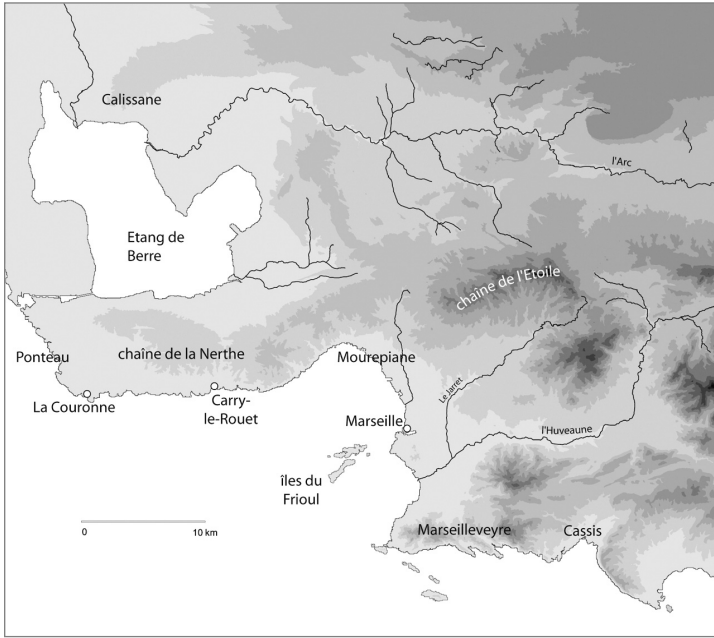


Fig. 1 – Carte de la région de Marseille avec emplacement des principales carrières régionales.

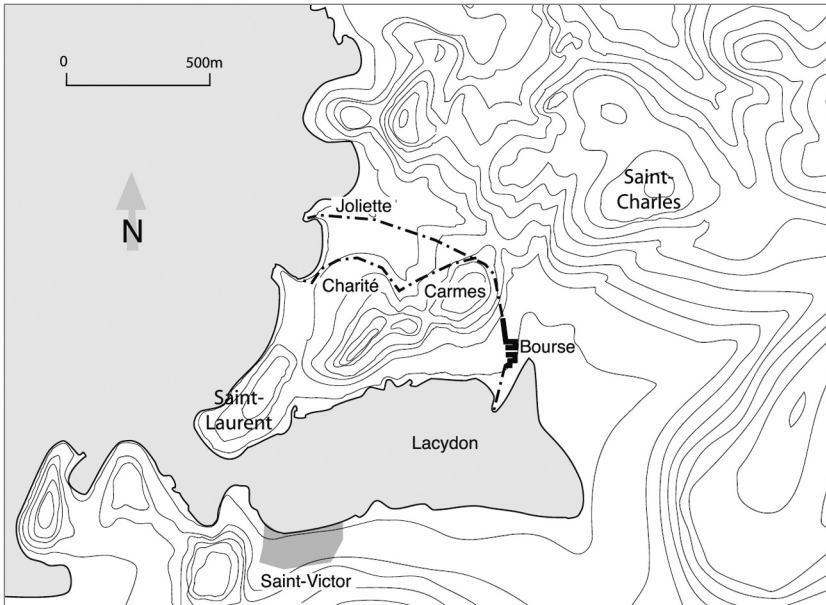


Fig. 2 – Plan de Marseille avec indication des carrières de Saint-Victor.

La pierre de construction à Marseille de l'Antiquité aux Temps modernes

Le gisement de Saint-Victor est sans doute celui qui a été principalement utilisé ³. C'est en tout cas le seul pour lequel nous ayons des traces lisibles de carrières antiques. La carrière d'époque grecque a été en effet très vite réutilisée comme nécropole, sur laquelle fut construite ensuite une chapelle funéraire ou *martyrium*, qui donna naissance plus tard à l'abbaye ⁴.

De qualité variable selon les secteurs et les bancs, le calcaire de Saint-Victor se prête assez bien à la construction en pierre de taille, pour peu que l'on ne recherche pas des blocs trop grands ou de taille normalisée. La pierre est en effet extrêmement litée, ce qui déconseille l'extraction de blocs de plus de 40 cm de hauteur (la hauteur d'assise moyenne des constructions en calcaire de Saint-Victor est de 30 cm). On a pu toutefois extraire des blocs de grandes dimensions, comme le chapiteau ionique archaïque ⁵, mais on notera un joint de stratification au milieu du bloc (Fig. 3). La pierre a pu convenir aussi pour des sculptures, comme les *naïskoi* de la rue Négrel ⁶, mais elle est souvent trop litée pour des constructions aériennes. Certains bancs ont été utilisés pour des sarcophages, mais ces pièces, conservées ensuite à l'air libre, se sont très rapidement délitées (Fig. 4). Et d'autres bancs, très sableux, ont tendance à fondre sous l'action de l'eau.

205

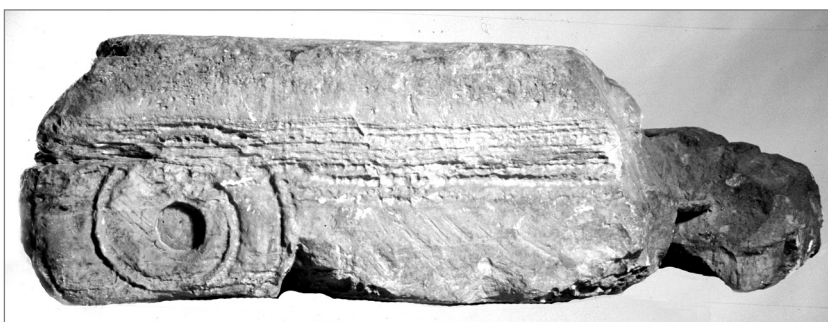


Fig. 3 – Le chapiteau ionique archaïque de Marseille (photothèque Centre Camille Jullian).

La pierre de Saint-Victor est surtout utilisée pour le grand appareil à joints vifs de l'époque archaïque au III^e siècle av. J.-C. Son usage est ensuite exceptionnel, par exemple au XIII^e siècle, pour la construction au-dessus des carrières de la nouvelle église de Saint-Victor, ou, de l'autre côté du port, pour la chapelle de la Commanderie de Saint-Jean-de-Jérusalem. La pierre est encore très utilisée pour du petit appareil à l'époque romaine, par exemple sur le chantier de l'Alcazar, vers la fin du I^{er} siècle de notre ère ⁷.

H. Tréziny

Un autre matériau utilisé est le travertin, qui provient soit de carrières locales aujourd'hui disparues (sur le sommet des « buttes » ?), soit de gisements bien connus dans la vallée de l'Huveaune et au nord de la baie de Marseille (Mourepiane, Plan d'Aou), mais il n'a pas été possible à ce jour d'en déterminer précisément l'origine. La principale utilisation pour l'Antiquité est l'élévation de la fortification des IV^e-III^e siècles av. J.-C., où le travertin vient remplacer une élévation de briques crues ⁸. Par la suite, le travertin se retrouve dans des constructions de toutes périodes, notamment au Moyen Âge, mais il s'agit peut-être pour une part de matériaux remployés.

206

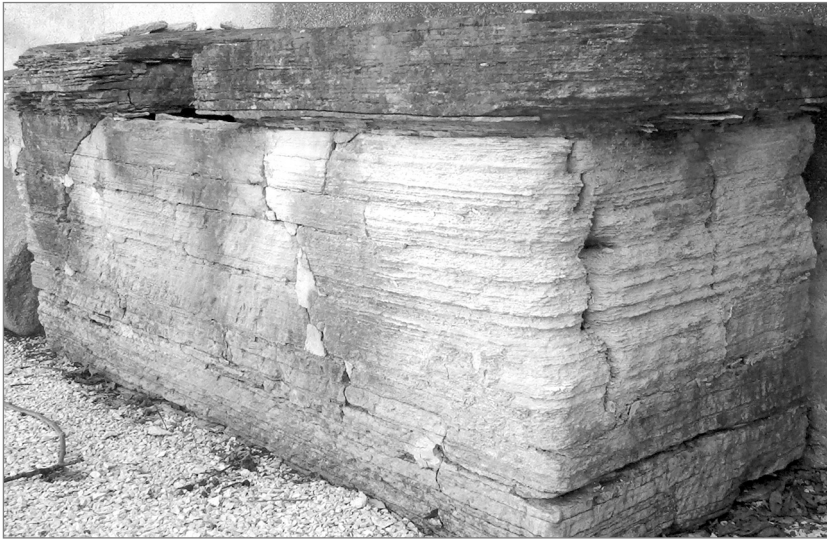


Fig. 4 – Sarcophage en calcaire de Saint-Victor provenant de la rue Tapis-Vert, V^e-IV^e siècle av. J.-C. (Cliché H. Tréziny).

À partir de la fin du III^e siècle av. J.-C., et surtout au II^e siècle, apparaît sur la scène marseillaise un troisième type de matériau. Il s'agit du *calcaire burdigalien* de La Couronne (Fig. 5), qui présente en fait plusieurs faciès. La pierre la plus fréquemment utilisée, couramment appelée pierre de La Couronne, est de couleur rose. Elle est utilisée de façon continue à partir du rempart hellénistique du II^e siècle av. J.-C., à l'époque augustéenne (thermes de la place Bargemon), paléochrétienne (sarcophages de Saint-Victor ou de la rue Malaval), au Moyen Âge (cathédrale de la Major, église Saint-Laurent). La pierre de Saint-Victor est encore utilisée au XV^e siècle dans la tour du fort Saint-Jean, au XVI^e siècle dans le fort de Notre-Dame de la Garde, au XVII^e dans les grandes constructions de Louis XIV et au XVIII^e dans l'Hôtel Daviel et de nombreuses maisons particulières.

La pierre de construction à Marseille de l'Antiquité aux Temps modernes



207

Fig. 5 – Les carrières de Roquetaillade à La Couronne (Cliché H. Tréziny).

Ce matériau convient en effet très bien à la pierre de taille normalisée. Il en existe en fait plusieurs variantes, une pierre jaune, dans la région de La Couronne, et une pierre blanche, mais de même texture, plus au nord-ouest, dans la région de Ponteau et de Lavéra. La pierre blanche semble par exemple utilisée à Marseille dans le quai du port d'époque flavienne ou le bassin d'eau douce du II^e siècle de notre ère à la Bourse.

Mais les diverses qualités de pierre, rose jaune ou blanche, ont à peu près les mêmes caractéristiques géologiques. Leur distinction est même quelquefois difficile, puisque des blocs de calcaire blanc retrouvés dans l'épave de Carry-le-Rouet, à peu près à mi-chemin entre La Couronne et Marseille⁹, et d'autres retrouvées tout récemment dans un quai de Marseille¹⁰ (dans les deux cas, donc, en contact avec l'eau de mer) se sont révélés à l'étude être en calcaire rose ; mais les oxydes qui coloraient la pierre semblent avoir migré à l'intérieur du bloc, dégageant ainsi une bande blanche de 10 à 15 cm autour d'un noyau rouge.

Au XIX^e siècle, la pierre de construction la plus prisée à Marseille est la *pierre de Calissane*, gisement situé au nord-est de l'Étang de Berre. Il s'agit d'un matériau urgonien, plus serré et plus dur que le burdigalien de La Couronne. C'est ce matériau, alternant avec la « golfalina » italienne qui fournit les bandes blanches et vertes de la cathédrale de la Major ou de la basilique de Notre-Dame de la Garde. Le chemin de fer en facilite alors le transport, mais elle était déjà utilisée auparavant, par exemple dans l'église du couvent des Chartreux à la fin du XVI^e siècle¹¹, et même dès le IV^e siècle av. J.-C. dans le monument funéraire dit « aux triglyphes » de la Bourse (Fig. 6). Mais il s'agit là pour l'Antiquité d'une utilisation marginale, pour un monument exceptionnel utilisant une quantité réduite de pierres, tenant peut-être dans un seul bateau.

H. Tréziny



Fig. 6 – Détail de la terrasse funéraire aux triglyphes bas de la Bourse, calcaire de Calissane (photothèque Centre Camille Jullian).

208

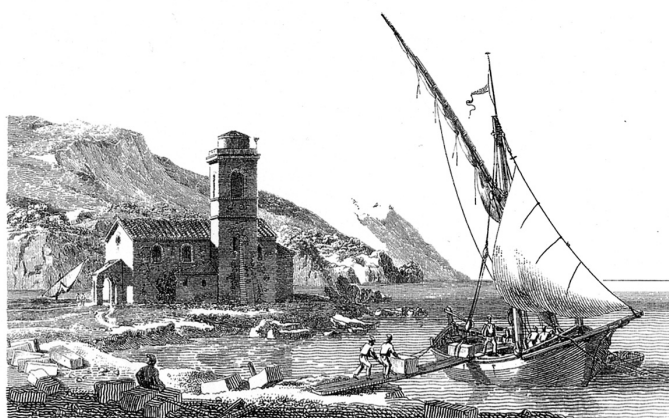
Sur le plan technique, l'analyse des lames minces a permis d'affiner ou de confirmer plusieurs déterminations. Pour les calcaires blancs stampiens, elle a permis de distinguer les faciès Nord (L'Estaque) et Sud (Saint-Victor) des gisements et montré que la majorité, sinon la totalité de nos échantillons provenaient de Saint-Victor. Elle a confirmé l'analyse visuelle pour l'attribution à l'urgonien des rives nord de l'Étang de Berre de la pierre de la terrasse funéraire à décor de triglyphes bas de la Bourse ¹². Mais les résultats ont été très décevants pour le tuf. Il y a trop de différences dans un même gisement entre les divers niveaux de ce matériau pour que l'on puisse espérer déterminer des faciès spécifiques. Une bonne partie des travertins de Marseille proviennent sans doute de la région de Mourepiane, au nord de la ville, mais c'est le bon sens qui nous le dit : proche de la côte, le matériau peut être aisément transporté jusqu'à Marseille par voie maritime.

Il n'a pas été possible non plus de déterminer des faciès spécifiques locaux à l'intérieur des gisements burdigaliens, de préciser de quel gisement provenait la pierre de tel ou tel monument. La chronologie relative des diverses carrières a donc été faite, pour les périodes récentes, sur la base des documents d'archives, pour l'Antiquité par l'étude des marques d'extraction et les modules des blocs extraits ¹³.

Enfin, l'étude de la résistance des matériaux ¹⁴ a permis de préciser la logique de l'usage des divers matériaux à l'époque grecque. La pierre de Saint-Victor, relativement dure, a une faible résistance à la compression et peut casser brutalement. Le tuf résiste mal à l'érosion mais ce matériau souple et peu cassant résiste bien aux chocs d'un boulet d'artillerie. Il convient donc bien, comme substitut de la brique crue, à l'élévation d'un rempart. Le calcaire burdigalien enfin, outre ses qualités de taille, a une bonne résistance aux chocs comme à l'érosion atmosphérique.

La pierre de construction à Marseille de l'Antiquité aux Temps modernes

Il y a donc en fait trois grandes périodes dans l'utilisation des pierres de construction à Marseille. De 600 à 200 av. J.-C., on utilise essentiellement des matériaux locaux de l'étage stampien (argile, calcaire, poudingue) ou du travertin, que l'on trouve sur place ou à faible distance. De 200 av. J.-C. à la première moitié du XIX^e siècle, à ces matériaux locaux toujours employés, s'ajoutent les calcaires burdigaliens de la région de La Couronne, utilisés de façon presque exclusive pour le grand appareil. Les conditions d'exploitation de la pierre et de son transport par voie de mer n'ont pas dû changer beaucoup pendant cette longue période, avec des bateaux dont on a retrouvé quelques épaves et qui devaient être proches de cette tartane du XIX^e siècle (Fig. 7).



Bateau del et coup

Tartane embarquant des pierres de taille.

Fig. 7 – Tartane du XVIII^e siècle (doc. Y. Laget).

C'est l'arrivée du chemin de fer qui permet au XIX^e siècle d'importer massivement des pierres beaucoup plus lointaines.

Je voudrais cependant pour terminer insister sur une question fondamentale en archéologie urbaine, celle des remplois et réutilisations de matériaux. La carte que nous avons dressée est celle des carrières et de l'utilisation primaire du matériau pierre. Mais une grande partie des maisons de Marseille, de l'Antiquité aux Temps modernes, est faite de blocs de récupération, généralement retailés, remployés liés à la terre ou au mortier. Des études récentes menées sur des chantiers urbains de l'INRAP¹⁵ ont montré la variété des qualités de pierre remployée, mais aussi leur variation au cours des époques. Le calcaire de Saint-Victor ou le tuf continuent à être utilisés sous cette forme, bien longtemps sans doute après que l'exploitation des gisements a été arrêtée. C'est un dossier difficile, généralement ingrat, et dont les résultats ne sont pas d'interprétation aisée. Mais il est sans doute prometteur.

H. Tréziny

Résumé

Pendant la période grecque archaïque et classique, Marseille utilise des matériaux locaux (terre, poudingue, calcaire urgonien), et surtout le calcaire blanc stampien de Saint-Victor. À l'époque hellénistique sont ouvertes les carrières de calcaire burdigalien de La Couronne, qui restera le matériau de construction principal de Marseille jusqu'au début du ^{xix}^e siècle. Le développement des transports permet alors l'utilisation massive de pierres un peu plus lointaines, comme le calcaire de Calissane.

Abstract

210 During the Archaic and Classical periods, Greek Marseilles uses local material (earth, pudding stone, urgonian limestone), and above all white limestone from the Saint-Victor quarries. In the hellenistic times were opened new quarries of Burdigalian limestone at La Couronne, which will remain the main construction material till the beginning of the 19th century. Then the development of transports allows massive use of more distant stones, for example Calissane limestone.

Mots clefs – bateau, calcaire, carrière, Marseille, matériaux de construction, transport

Keywords – ship, limestone, quarry, Marseilles, building materials, carriage

La pierre de construction à Marseille de l'Antiquité aux Temps modernes

notes

1. Le PCR est piloté par le Centre Camille Jullian et l'École des Mines d'Alès, mais réunit de très nombreux collaborateurs. Je mentionnerai particulièrement P. Gaudon (École des Mines) et D. Nury pour l'étude géologique, M. Goutoulli (Centre Camille Jullian) pour le travail de la pierre, A. Hartmann-Virnich, Ph. Bernardi pour le Moyen Âge, R. Bertrand et coll. pour la période moderne. C. et D. Jasmin pour le XIX^e siècle mais aussi G. Bouillon, D. Castrucci, J. Chausserie-Laprée, G. Démians d'Archimbaud, M. Fixot, Y. Laget, A. Mezzoud, M. Moliner, C. Morhange, C. Pédini, R. Pellé, A. Revel, G. Reynaud, Ph. Rigaud, J.-P. Saint-Martin, J. Tessier, R. Thernot, F. Valette, C. Vella, M. Vinches. Les résultats sont en cours de publication. La plupart des monuments antiques mentionnés ici sont également décrits en 2005 dans le volume 13/3 *Marseille et ses alentours de la Carte archéologique de la Gaule* (en abrégé CAG Marseille), auquel nous renverrons systématiquement.
2. Par exemple dans les fondations du « quai archaïque » de la place Villeneuve-Bargemon (à mon sens, l'extrémité maritime du rempart du VI^e siècle av. J.-C. ; voir A. Hesnard, Ph. Bernardi, Ch. Maurel, 2001, p. 179 et n.106 ; H. Tréziny, 2001, p. 50 ; CAG Marseille, p. 375-376), ou les fondations d'une tour de l'enceinte du IV^e siècle av. J.-C. sur le chantier de la Bourse (CAG Marseille, p. 538, fig. 676).
3. P. Gaudon, D. Nury, H. Tréziny, à paraître.
4. M. Fixot, J.-P. Pelletier, 2004 ; CAG Marseille, p. 613-616.
5. D. Théodorescu, H. Tréziny, 2000.
6. A. Hermary, 2000.
7. CAG Marseille, p. 590, fig. 802.
8. CAG Marseille, p. 538, fig. 675, assise supérieure.
9. L. Long, 1986.
10. Fouilles dirigées par B. Sillano et N. Weydert, INRAP, 2005-2006. Premières informations dans CAG Marseille, p. 544-545.
11. R. Bertrand, 1977.
12. Diagnostic visuel E. Collomb (Université de Provence) ; étude de la lame mince J.-P. Masse (CNRS Marseille).
13. C. Pédini, thèse de doctorat de l'Université de Provence, en cours.
14. Étude Marc Vinches (École des mines d'Alès).
15. A. Mezzoud, 2000 ; A. Mezzoud, 2004.

Bibliographie

- Bertrand R., 1977, « La construction de l'église des Chartreux de Marseille (1680-1702) », *Provence Historique*, 113, p. 199-214.
- Bouiron M. et al. (éd.), 2001, *Marseille. Trames et paysages de Gyptis au roi René, actes du colloque international d'archéologie, Marseille, 3-5 novembre 1999, Aix-en-Provence, Édisud-Centre C. Jullian (Collection Études massaliètes, 7)*.
- CAG Marseille = Rothé M.P., Tréziny H. (éd.), 2005, *Carte archéologique de la Gaule, 13/3, Marseille et ses alentours, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*.
- Fixot M., Pelletier J.-P., 2004, *Saint-Victor de Marseille, de la basilique paléochrétienne à l'abbatiale médiévale, Marseille*.
- Gaudon P., Nury D., Tréziny H., à paraître, « Les calcaires de Saint-Victor et leur utilisation dans Marseille antique et médiévale », in *Actes du colloque Saint-Victor de Marseille, Marseille, 18-20 novembre 2004*.
- 212 Gaudon P., Tréziny H., 2004, « Quelques pierres utilisées à Marseille, depuis les origines », *Pierre Actual*, 813, p. 102-109.
- Hermay A., 2000, « Les naïskoi de la rue Négrel », *EtMass*, 6, p. 119-133.
- Hermay A., Tréziny H. (éd.), 2000, *Les cultes des cités phocéennes, actes du coll. d'Aix-en-Provence/Marseille, juin 1999, Aix-en-Provence, Édisud-Centre Camille Jullian (Collection Études massaliètes, 6)*.
- Hesnard A., Bernardi Ph., Maurel Ch., 2001, « La topographie du port de Marseille de la fondation de la cité à la fin du Moyen Âge », *EtMass*, 7, p. 159-202.
- Long L., 1986, « The ancient wreck of Carry-le-Rouet: evidence of sea-transport of stone in the 2nd or 1st century A.D. », in *17th Underwater Archaeology Proceedings, Texas Antiquities Comittee Publication*, p. 22-27.
- Mezzoud A., 2001, « La caractérisation des matériaux issus de la fouille », in M. Bouiron (dir.), *L'Alcazar (BMVR). 26 siècles d'occupation à Marseille (BdRh.)*, 5, *Étude du lapidaire et de la construction, Document final de synthèse, AFAN*, p. 23-39.
- Mezzoud A., 2004, « Les matériaux de construction issus de la fouille », in V. Abel et al., *Les fouilles archéologiques du tunnel de la Major à Marseille (BdRh.)*, 2, *Les mobiliers et les matériaux de construction, Document final de synthèse, INRAP*, p. 210-219.
- Théodorescu D., Tréziny H., 2000, « Le chapiteau ionique archaïque », *EtMass*, 6, p. 135-146.
- Tréziny H., 2000, « La pierre de construction des remparts antiques de Marseille », *RAN*, 33, p. 275-278.
- Tréziny H., 2001, « Les fortifications de Marseille dans l'Antiquité », *EtMass*, 7, p. 159-202.
- Tréziny H., 2005, « Les matériaux (bois, terre, pierre) », in M.P. Rothé, H. Tréziny (éd.), *Carte archéologique de la Gaule, 13/3, Marseille et ses alentours, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, p. 249-251.